

Telefon: 233 – 39964

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2.12

Telefon: 233 – 22061

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-41P

**Parkstadt Schwabing
Umgestaltung „Urbane Mitte“ und Herbert-Bayer-Straße**

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 03551 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 07.02.2022

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 06006 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 26.09.2023

Dauerhafte Abhängung der Herbert-Bayer-Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14386

**Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für
Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	<p>In Teilen des Stadtrates, dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann sowie einer Anrainerin, besteht der Wunsch nach Umgestaltung des Platzes an der Kreuzung Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße zu einer neuen „Urbanen Mitte“ für die Parkstadt Schwabing. Trotz seiner, zur Entstehungszeit der Parkstadt Schwabing bedarfsgerechten und gestalterisch qualitätsvollen Planung und Umsetzung als „Marktplatz Schwabing“ kann dieser Platz aktuell seine ihm zugewiesene Funktion für das städtebaulich herausgehobene Büro- und Wohnquartier Parkstadt Schwabing nicht erfüllen.</p> <p>Im Jahr 2019 wurde im Auftrag der Anrainerin eine Projektstudie „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ durchgeführt, die eine Verlegung der Platzfläche nach Norden vor das bestehende Hotelgebäude und eine Neuführung der Anni-Albers-Straße entlang der südlichen Platzkante vorsah.</p> <p>Mit Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00430) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, ein Jahr nach</p>
--------	---

	<p>Umsetzung der Unterbrechung der Herbert-Bayer-Straße für den Kfz-Verkehr Verkehrszählungen und eine Evaluierung des Verkehrsversuchs durchzuführen, um auf dieser Basis die Durchführbarkeit einer Platzumgestaltung im Kreuzungsbereich Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße gemäß der Projektstudie aus dem Jahr 2019 weiter zu verfolgen. Dies ist nunmehr erfolgt. Unter Zugrundelegung der neuen Verkehrsbelastungen wurde die Verkehrsuntersuchung zur Platzverlegung aktualisiert.</p>
Inhalt	<p>Die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchung zur „Urbanen Mitte Parkstadt Schwabing“ werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage vorgestellt und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.</p> <p>Nach positiver Evaluierung der zunächst als Verkehrsversuch umgesetzten Sperrung der Herbert-Bayer-Straße, wird ein Vorschlag zur dauerhaften Umgestaltung der Herbert-Bayer-Straße unterbreitet.</p>
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	Die Kosten können noch nicht beziffert werden und werden durch das Baureferat im Rahmen der Projektgenehmigung ermittelt.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
Entscheidungsvorschlag	<p>Die fachliche Prüfung der vorgelegten Projektstudie „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ aus dem Jahr 2019 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Verlegung der Platzfläche nach Norden vor das bestehende Hotelgebäude und eine Neuführung der Anni-Albers-Straße entlang der südlichen Platzkante zur Umsetzung nicht empfohlen werden kann.</p> <p>Das städtebauliche und freiraumplanerische Ziel, die Potentiale des Platzes zu nutzen und ihn für die Parkstadt Schwabing auch in Anbetracht des Klimawandels zu einem sichtbaren, belebten und identitätsstiftenden Auftakt im öffentlichen Raum auszugestalten bleibt jedoch weiterhin bestehen. Vor diesem Hintergrund soll eine Aufwertung des Platzes in der bestehenden Straßen- und Platzlage erfolgen.</p> <p>Mit der Beschlussvorlage wird das Baureferat daher gebeten, eine Aufwertung des bestehenden Platzes unter Berücksichtigung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat zu planen, sofern die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen bzw. die Finanzierung gesichert und nach Genehmigung der Mittel und die Projektgenehmigung herbeizuführen.</p> <p>Das Baureferat wird zudem gebeten, die Herbert-Bayer-Straße mit einer dauerhaften Unterbrechung für den Kfz-Verkehr zu planen und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.</p>
Gesucht werden kann im RIS nach	Parkstadt Schwabing, Herbert-Bayer-Straße, Anni-Albers-Straße, Lyonel-Feininger-Straße, Marianne-Brandt-Straße, Walter-Gropius-Straße
Ortsangabe	12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann, Parkstadt Schwabing

Telefon: 233 – 39964

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB 2.12

Telefon: 233 – 22061

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HAII-41P

**Parkstadt Schwabing
Umgestaltung „Urbane Mitte“ und Herbert-Bayer-Straße**

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 03551 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 07.02.2022

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 06006 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 26.09.2023

Dauerhafte Abhängung der Herbert-Bayer-Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14386

**Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für
Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2024 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Anlagen:

3 Anlagen

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag der Referenten	3
	1. Anlass	3
	2. Städtebauliche Bestandssituation	4
	3. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung.....	6
	3.1. Bestand.....	6
	3.2. Prognosenullfall	9
	3.3. Variante 1: Zwei unsignalisierte Einmündungen	11
	3.4. Variante 2: Zwei signalisierte Einmündungen.....	12
	3.5. Variante 3: Unterbrechung der Durchfahrt im Platzbereich	14
	4. Entscheidungsvorschlag und weiteres Vorgehen	15
	5. Anträge und Empfehlung.....	17
	6. Klimaschutzprüfung.....	20
	7. Abstimmung Referate	20
	8. Anhörung des Bezirksausschusses	20
II.	Antrag der Referenten	21
III.	Beschluss.....	22

I. Vortrag der Referenten

1. Anlass

In Teilen des Stadtrates, dem Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann sowie einer Anrainerin, besteht der Wunsch nach Umgestaltung des Platzes an der Kreuzung Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße zu einer neuen „Urbanen Mitte“ für die Parkstadt Schwabing. Trotz seiner, zur Entstehungszeit der Parkstadt Schwabing bedarfsgerechten und gestalterisch qualitätsvollen Planung und Umsetzung als „Marktplatz Schwabing“, kann dieser Platz aktuell seine ihm zugewiesene Funktion für das städtebaulich herausgehobene Büro- und Wohnquartier Parkstadt Schwabing nicht erfüllen. Mit der Realisierung und der Planung zweier neuer Bürogebäude mit publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen und der damit verbundenen Schließung der westlichen Platzkante können neue Impulse für die Belebung des Platzes und damit Verbesserungen des Alltagslebens für die im Umfeld Wohnenden und Arbeitenden erreicht werden. Zusammen mit Interventionen im bestehenden öffentlichen Raum, ist die Chance gegeben, das ursprüngliche Ziel einer identitätsstiftenden Mitte für das Quartier zu erreichen.

Im Jahr 2019 wurde im Auftrag der Anrainerin eine Projektstudie „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ durchgeführt, die eine Verlegung der Platzfläche nach Norden vor das bestehende Hotelgebäude und eine Neuführung der Anni-Albers-Straße entlang der südlichen Platzkante vorsah. Im Jahr 2020 wurde die verkehrliche Umsetzbarkeit dieses Vorschlages durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung/Verkehrsplanung (jetzt Mobilitätsreferat) untersucht.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00430) wurde zudem das Mobilitätsreferat beauftragt, ein Jahr nach Umsetzung der Unterbrechung der Herbert-Bayer-Straße Verkehrszählungen und eine Evaluierung des Verkehrsversuchs durchzuführen, um auf dieser Basis die Durchführbarkeit einer Platzumgestaltung im Kreuzungsbereich Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße gemäß der Projektstudie aus dem Jahr 2019 weiter zu verfolgen. Dies ist nunmehr erfolgt. Unter Zugrundelegung der neuen Verkehrsbelastungen wurde die Verkehrsuntersuchung zur Platzverlegung aktualisiert. Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage vorgestellt und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

Dem Mobilitätsreferat liegen zudem zwei Anträge des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vor (Anträge Nr. 20-26 / B 03551 vom 07.02.2022 und Nr. 20-26 / B 06006 vom 26.09.2023) vor, mit denen eine zügige Fortsetzung der Planungen zur Platzumgestaltung gefordert wird.

In der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022 wurde mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00767 die dauerhafte Abhängung und entsprechende Umgestaltung der Herbert-Bayer-Straße beantragt.

2. Städtebauliche Bestandssituation

Die bestehende Platzfläche liegt südlich der Anni-Albers-Straße und östlich der Lyonel-Feiningger-Straße in der südlichen Parkstadt Schwabing (Abb. 1). Der bestehende Platz wurde im Jahr 2010 als sog. Marktplatz Schwabing im Zuge der Straßenbaumaßnahmen gemäß dem Bebauungsplan Nr. 1781 für das Neubaugebiet Parkstadt Schwabing vom Baureferat hergestellt. In Abstimmung mit dem Bezirksausschuss wurde die Fläche so gestaltet, dass Märkte und Veranstaltungen darauf stattfinden können. Leider wurde die Fläche dafür allerdings nicht genutzt.

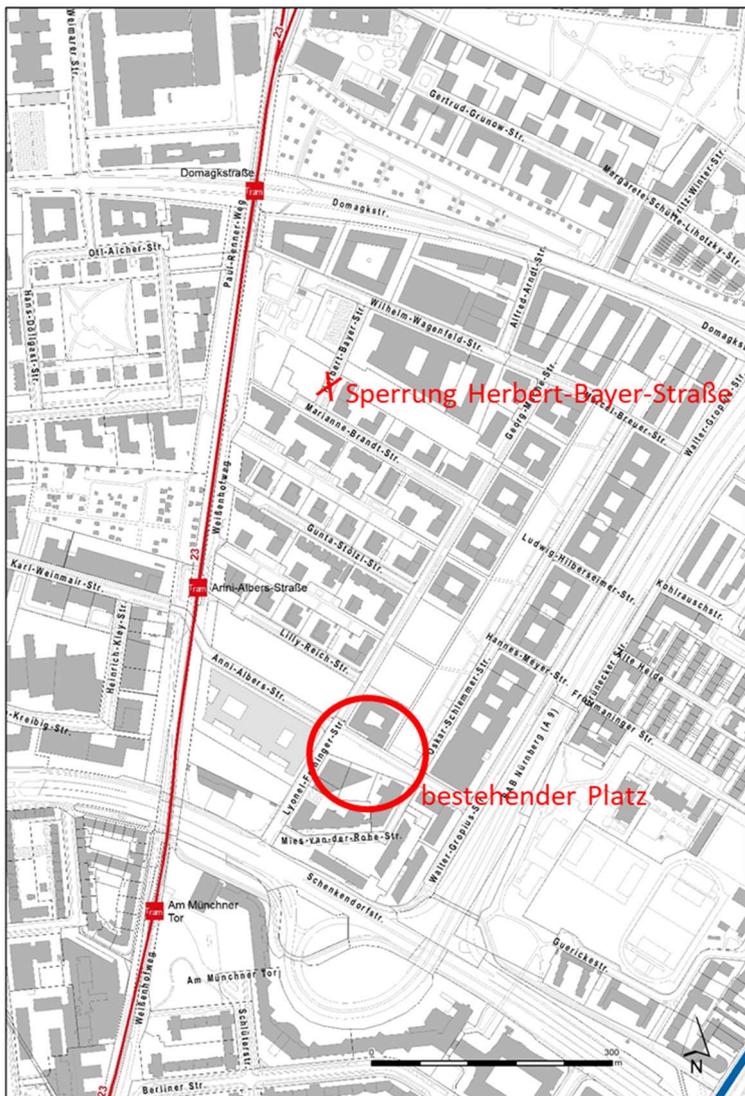


Abb. 1: Stadtplanausschnitt Parkstadt Schwabing (Quelle: GeoInfoWeb LHM, 2023)

Die bestehende Platzfläche ist mit Münchner Gehwegplatten belegt und wird durch mehrere senkrecht zur Anni-Albers-Straße angeordnete Streifen mit dunkelgrauem Platten gegliedert, in denen insgesamt 12 Bäume und 10 Sitzbänke angeordnet sind (s. Abb. 2). Die zurückhaltende Grünausstattung und Möblierung wurde damals gewählt, um ausreichend Flächen für eine vom Bezirksausschuss gewünschte Nutzung als Marktplatz freizuhalten. Ein wichtiger Zwangspunkt für die Gestaltung des Platzes ist der Abwasserkanal (Rohrleitung DN 300), der unter der Platzfläche verläuft



Abb. 2: Ansicht bestehender Platz (Quelle: Foto LHM MOR, 2024)

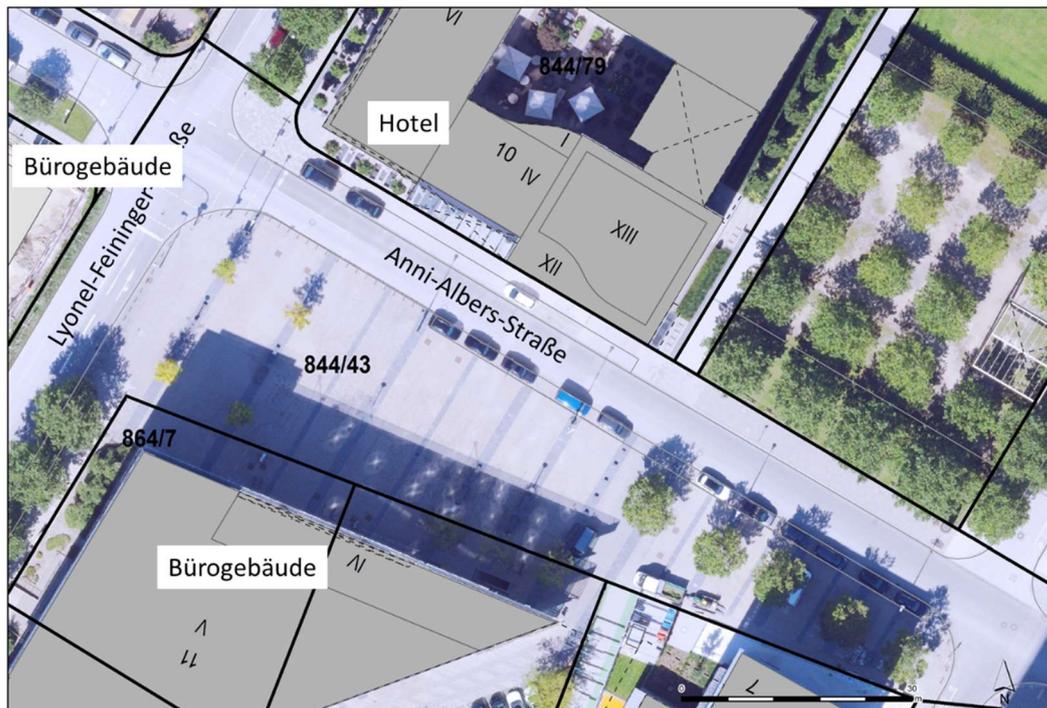


Abb. 3: Luftbild bestehender Platz (Quelle: GeoInfoWeb LHM, 2023)

Die Platzfläche weist daher derzeit einen hohen Versiegelungsgrad mit wenig Begrünung auf. Die Lage direkt nördlich des fünfgeschossigen Bürogebäudes ist bezüglich der Verschattungsmöglichkeit unter Gesichtspunkten der Hitzeausbildung günstig, stellt aber auch hohe Anforderungen an die Gestaltung von attraktiven Aufenthaltsräumen. Der Platz kann in Zeiten des Klimawandels in dieser Ausgestaltung die aktuellen Anforderungen an den öffentlichen Raum hinsichtlich Klimaschutz und Klimaanpassung und Schwammstadtprinzip nicht erfüllen.

Im Norden wird der Platz von einem Hotelgebäude mit einem zentralen Entree, Flächen für Außengastronomie und einer Zufahrt für die Hotel eigene Tiefgarage geprägt. Der südliche Platzrand wird von einem fünfgeschossigen Bürogebäude mit einer transparent ausgebildeten Erdgeschossfassade gebildet. Im Westen, entlang der Lyonel-Feininger-Straße, schließt ein in Fertigstellung befindliches Bürogebäude den Platz ab. Hier ist ein Supermarkt und ein gastronomisches Angebot geplant. Der Bebauungsplan lässt nördlich der Anni-Albers-Straße ein weiteres kerngebietstypisches Gebäude zu. Die Grundeigentümerin sieht vor, im Zuge der Entwicklung der Fläche einen vom Bezirksausschuss gewünschten Standort für einen Bürgertreff bereitzustellen.

3. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Bereits im Jahr 2020 wurde im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (seit 01.01.2021 Mobilitätsreferat) eine Verkehrsuntersuchung zu der in der Projektstudie von 2019 vorgeschlagenen Platzumgestaltung mit Verlegung der Anni-Albers-Straße an die südliche Platzkante durchgeführt. Es ergaben sich jedoch erhebliche Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit.

Da sich durch die Umsetzung der Unterbrechung der nördlich der Kreuzung liegenden Herbert-Bayer-Straße im November 2021 die Verkehrsströme an der Kreuzung Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße verändert haben, wurde nun die Verkehrsuntersuchung anhand der aktuellen Verkehrszahlen gemäß dem Auftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00430) aktualisiert. Die Ergebnisse werden im Folgenden vorgestellt.

3.1. Bestand

Die an den Platz angrenzende Kreuzung Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße ist vollsignalisiert (Abb. 4). Die Vollsignalisierung wurde im Jahr 2012 umgesetzt, da die Verkehrssicherheit für querende Fußgänger aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht mehr sichergestellt werden konnte.

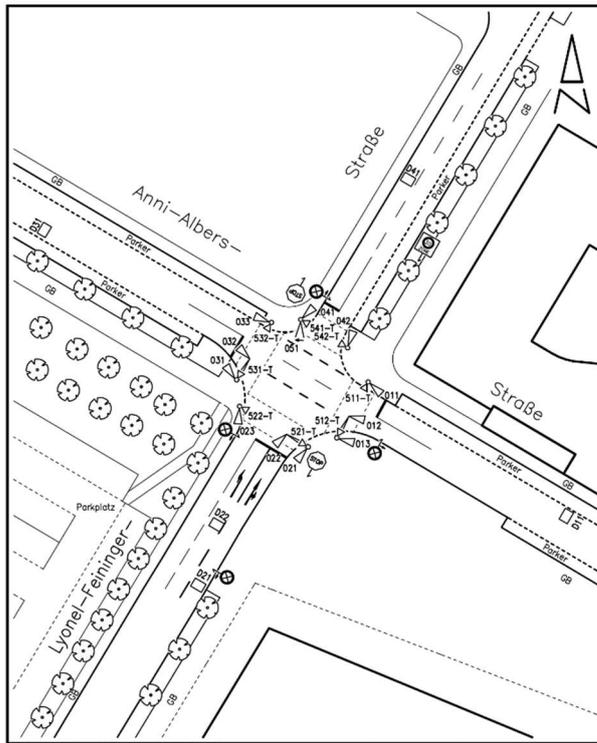


Abb. 4: Signallageplan Knoten Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße
(Quelle: Mobilitätsreferat, LHM)

Insgesamt überfahren ca. 8.000 Kfz/24h den Knotenpunkt. Er ist geprägt durch den morgens einfahrenden und abends ausfahrenden Strom der Berufseinspendler. Die Bewohner*innen sowie die Hotelgäste der Hotels in der Lyonel-Feininger-Straße weisen die entgegengesetzte Lastrichtung auf. In der Abbildung 5 sind die bei der letzten Verkehrszählung im Juni 2023 erhobenen Kfz-Verkehrsmengen in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde dargestellt.

In der Morgenspitzenstunde ist der stärkste Strom der Geradeausstrom von der Anni-Albers-Straße West nach Ost mit ca. 160 Kfz/h. Weitere starke Ströme sind der Rechtsabbiegestrom von der Lyonel-Feininger-Straße in die Anni-Albers-Straße mit ca. 140 Kfz/h sowie der Geradeausstrom von der Lyonel-Feininger-Straße Nord nach Süd mit ca. 130 Kfz/h.

In der Abendspitzenstunde sticht als bei weitem stärkster Strom der Linksabbiegestrom der Berufseinspendler von der Anni-Albers-Straße in die Lyonel-Feininger-Straße mit ca. 250 Kfz/h hervor, die dann weiter auf den Mittleren Ring in Richtung Westen ausfahren.

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde gegeben (Qualitätsstufe QSV B gem. HBS 2015: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren).

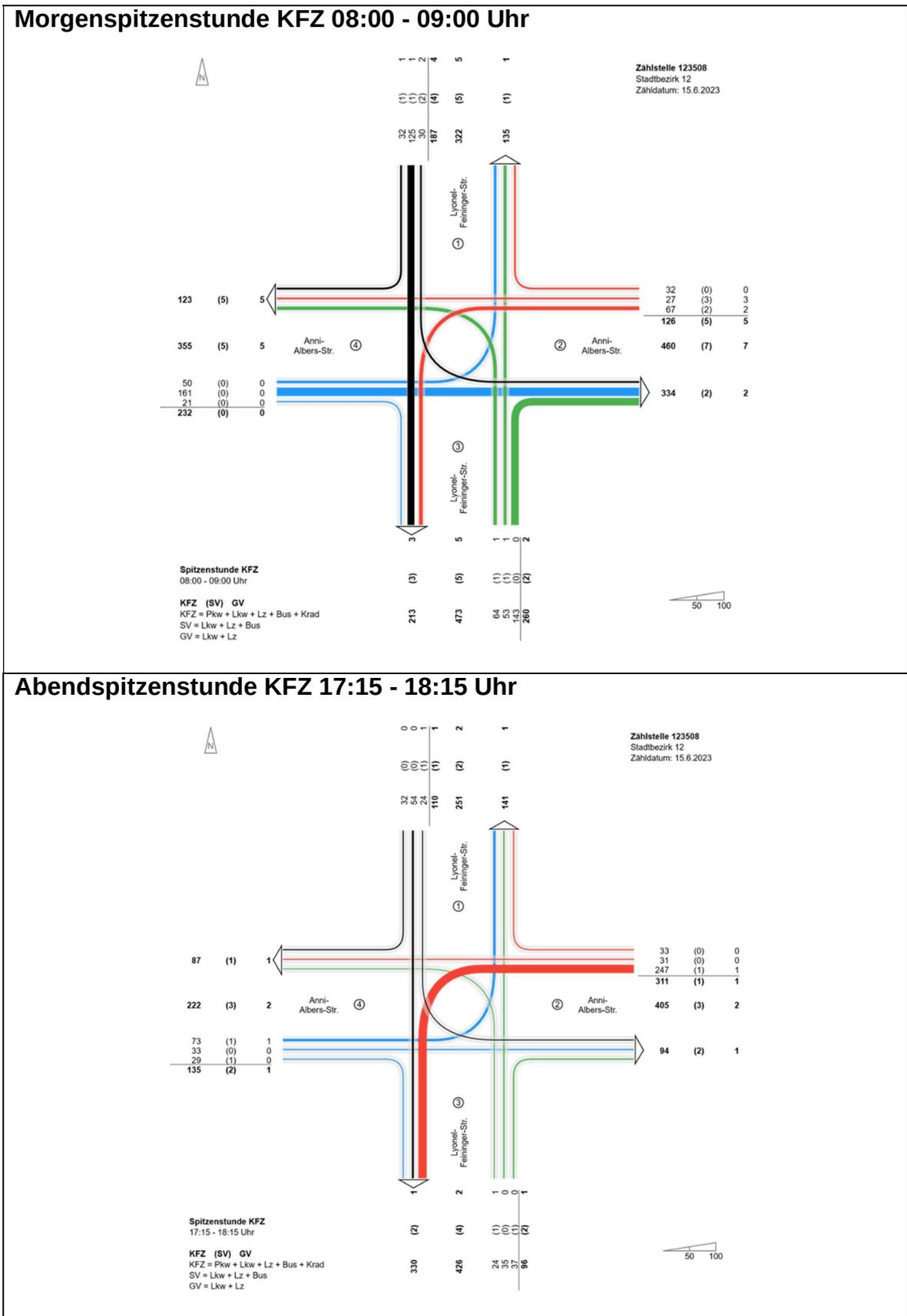


Abb. 5: Verkehrszählung 06/2023 (Quelle: Mobilitätsreferat, LHM)

3.2. Prognosenullfall

Die Prognosebelastung für den Knotenpunkt Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße setzt sich aus der Bestandsbelastung (Verkehrszählung 06/2023) zuzüglich des Neuverkehrs der noch geplanten bzw. im Bau befindlichen Neubauf Flächen MK3, MK 4, MK 7 Nord, MK9 Süd sowie dem geplanten Gebäude der München Wohnen an der Marianne-Brandt-Straße/Herbert-Bayer-Straße zusammen (Familienzentrum, Haus für Kinder, 41 Wohnungen) (s. Abb. 6).

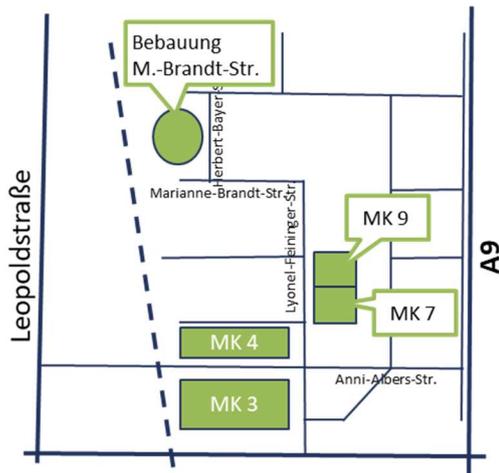


Abb. 6: Übersicht Neubauf Flächen (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Insgesamt ergibt sich aus den Flächen MK3, MK4, MK7 Nord und MK9 Süd ein zusätzlicher Neuverkehr von ca. 3.300 Kfz/24h. Das Verkehrsaufkommen des geplanten Gebäudes der München Wohnen in der Marianne-Brandt-Straße/Herbert-Bayer-Straße wurde auf etwa 120 Kfz-Fahrten/24h geschätzt. Es ergibt sich eine Gesamtknotenbelastung von ca. 11.000 Kfz/24h. In den Spitzenstunden ergibt sich am Gesamtknoten eine Zunahme von je ca. 400 Kfz/h.

Die sich in der Prognose ergebenden Spitzenstundenbelastungen am Knotenpunkt Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers sind in Abbildung 7 dargestellt.

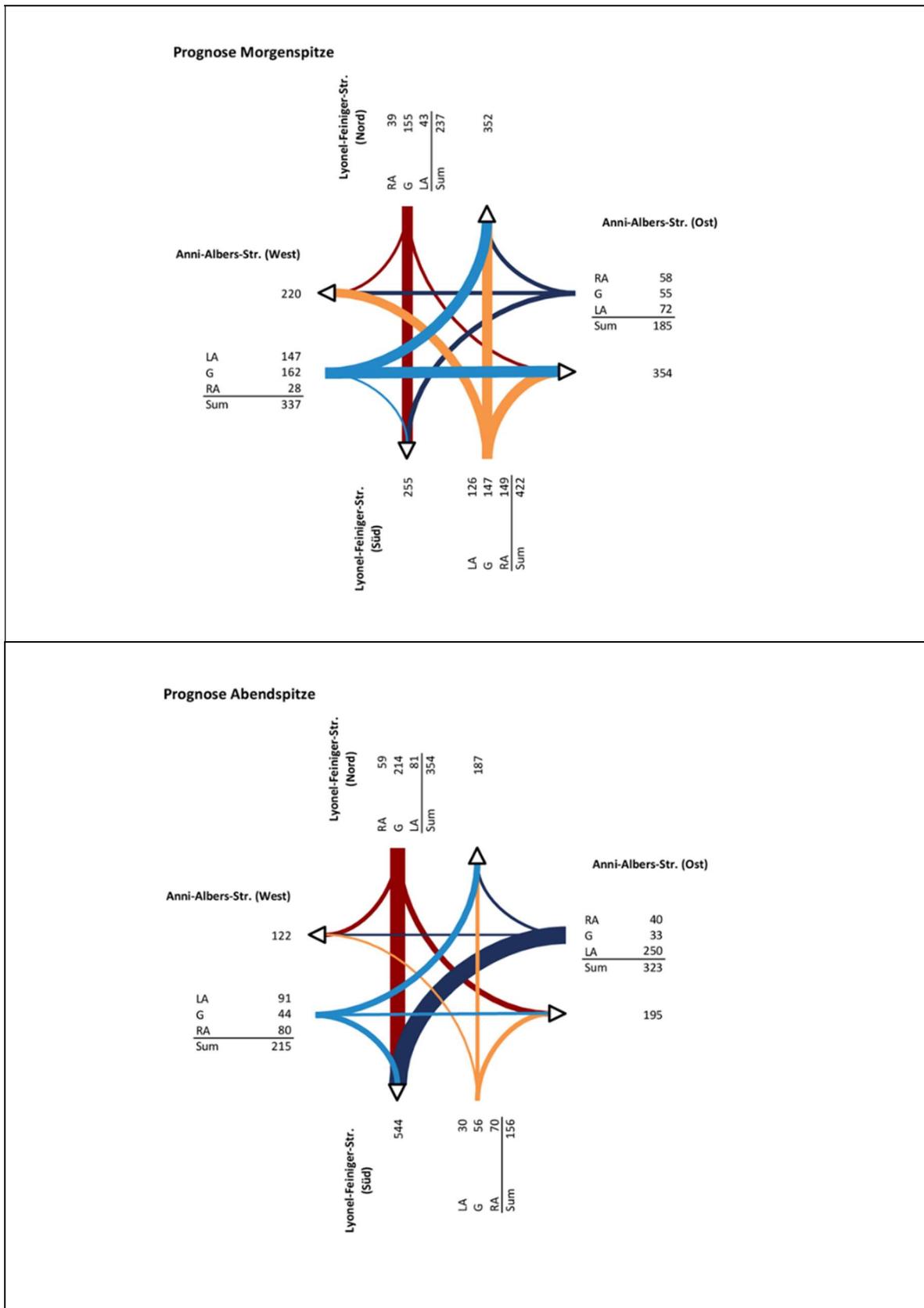


Abb. 7: Verkehrsbelastung Prognose (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) für den Prognosefall zeigt, dass der bestehende Knotenpunkt die zusätzlichen Verkehrsmengen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde gut aufnehmen kann. Für den Gesamtknoten ergibt sich sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde die Qualitätsstufe C (Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar (≤ 50 s)). Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf). Dabei sind weiterhin Kapazitätsreserven vorhanden. Der zu erwartende 95 %-Rückstau in der Lyonel-Feininger-Straße von Süden reicht bis zur neuen -Tiefgarageneinfahrt, in Nummer 11 in der nördlichen Zufahrt bis über die Einmündung Lilly-Reich-Straße hinaus. Insgesamt sind dadurch jedoch nur geringe Beeinträchtigungen zu erwarten. Auch für den querenden Fußgängerverkehr an den Furten kann eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden. Insgesamt ist eine leistungsfähige Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsmengen gegeben.

In den folgenden untersuchten Varianten wurde eine Verlegung des Platzes nach Norden vor das Hotel mit der einhergehenden Verlegung der Anni-Albers-Straße nach Süden entlang der schrägen Gebäudelinie gemäß der Projektstudie unterstellt.

3.3. Variante 1: Zwei unsignalisierte Einmündungen

In Variante 1 ist die Umsetzung von zwei unsignalisierten Teilknotenpunkten ohne Lichtsignalanlage vorgesehen.

Aufgrund der hohen Verkehrsstärken in den Spitzenstunden ist eine Rechts-vor-Links-Regelung des Verkehrs nicht geeignet. Auch eine Verkehrsregelung durch Vorfahrtszeichen ist aufgrund der ähnlich hohen Belastungen der vier Knotenäste im Grunde ungeeignet. Eine Vorfahrtsregelung könnte dabei nur mit der am stärksten belasteten Lyonel-Feininger-Straße als Vorfahrtsstraße erfolgen. Da die verkehrsrechtlich untergeordneten Zufahrten dabei jedoch relativ hohe Verkehrsmengen aufweisen, sind Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Um die Qualität für den querenden Verkehr aufrecht zu erhalten, wären in allen Knotenarmen sichere Querungsmöglichkeiten vorzusehen (Abb. 8). Um eine direkte und sichere Wegebeziehung zwischen dem neu gestalteten Platz auf der Ostseite und dem Fußweg auf der Westseite herzustellen, ist zudem zwischen den Teilknoten eine Querungsmöglichkeit vorzusehen. Auf Grund der hohen Kfz-Verkehrsstärken, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in allen Knotenarmen und der zu erwartenden Fußverkehrsmengen sind zur sicheren Führung des Fußverkehrs an allen Querungsstellen Mittelinseln erforderlich. Diese erfordern eine zusätzliche Straßenbreite von mindestens 2,50 m. Im Vergleich zur vorgeschlagenen Gestaltung sind daher deutlich breitere Zufahrten erforderlich. Eine bauliche Umsetzung wäre nur durch den Entfall weiterer Parkstände und eines Teils des Baumbestands möglich. Zudem stünde eine weitere Verbreiterung des Straßenraums im Gegensatz zur Stärkung des Platzcharakters der geplanten Umgestaltung.

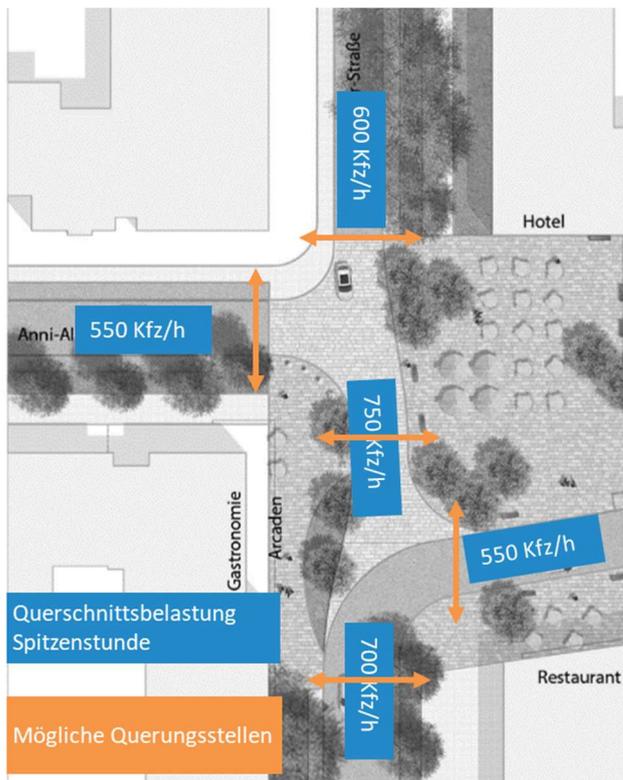


Abb. 8: Variante 1 – Querungsstellen und Verkehrsbelastungen (Quelle: Inovaplan GmbH)

Da die Wechselwirkungen zwischen den Teilknoten sowie zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Verkehr an den vielen Querungsstellen mit dem HBS nur unzureichend abgebildet werden können, wurde auf eine Bewertung nach HBS verzichtet. Die Ergebnisse aus der Simulation zeigen, dass der Kfz-Verkehr in dieser Variante grundsätzlich leistungsfähig abgewickelt werden kann. Im Vergleich zu einer signalisierten Führung der Verkehrsteilnehmenden sind jedoch hohe Wartezeiten für querende Fußgänger*innen sowie ein erheblich erhöhtes Unfallrisiko zu erwarten. Der geringe Abstand zwischen den Teilknoten und die vielen Querungsmöglichkeiten verringern zudem die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden, wodurch das Unfallrisiko weiter steigt. Zusätzlich ist anzumerken, dass der bereits in der Vergangenheit bestehende vorfahrtsregelte Knotenpunkt auf Grund von Unfallhäufungen im Jahr 2012 mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet wurde. Eine Umsetzung der Variante 1 wird daher aufgrund der zu erwartenden Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit abgelehnt.

3.4. Variante 2: Zwei signalisierte Einmündungen

In Variante 2 ist die Umsetzung von zwei Teilknotenpunkten mit Lichtsignalanlage vorgesehen. Dabei werden beide Teilknoten gemeinsam geregelt. Zwischen den Teilknoten sind zusätzliche Signalgeber vorgesehen. Die Freigabe erfolgt abwechselnd für jeweils eine der Zufahrten. Um eine Überstauung zwischen den Teilknoten zu vermeiden, werden die Ströme zwischen den Teilknoten nicht bedingt verträglich geführt. Eine Querungsmöglichkeit zwischen den Teilknoten kann bei dieser Gestaltung nicht vorgesehen werden. Um Gefahrensituationen vorzubeugen, sollte die Querung zusätzlich baulich verhindert werden.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde für zwei Varianten durchgeführt (s. Abb 9). Bei Variante 2.1 besteht jeweils zwischen den beiden Teilknoten eine gemeinsame Fahrspur für die Geradeausfahrer und die Linksabbieger. Bei Variante 2.2 wird zwischen den Teilknoten eine Linksabbiegespur je Fahrtrichtung ergänzt, um die Beeinträchtigung der abfließenden Ströme untereinander zu verringern.

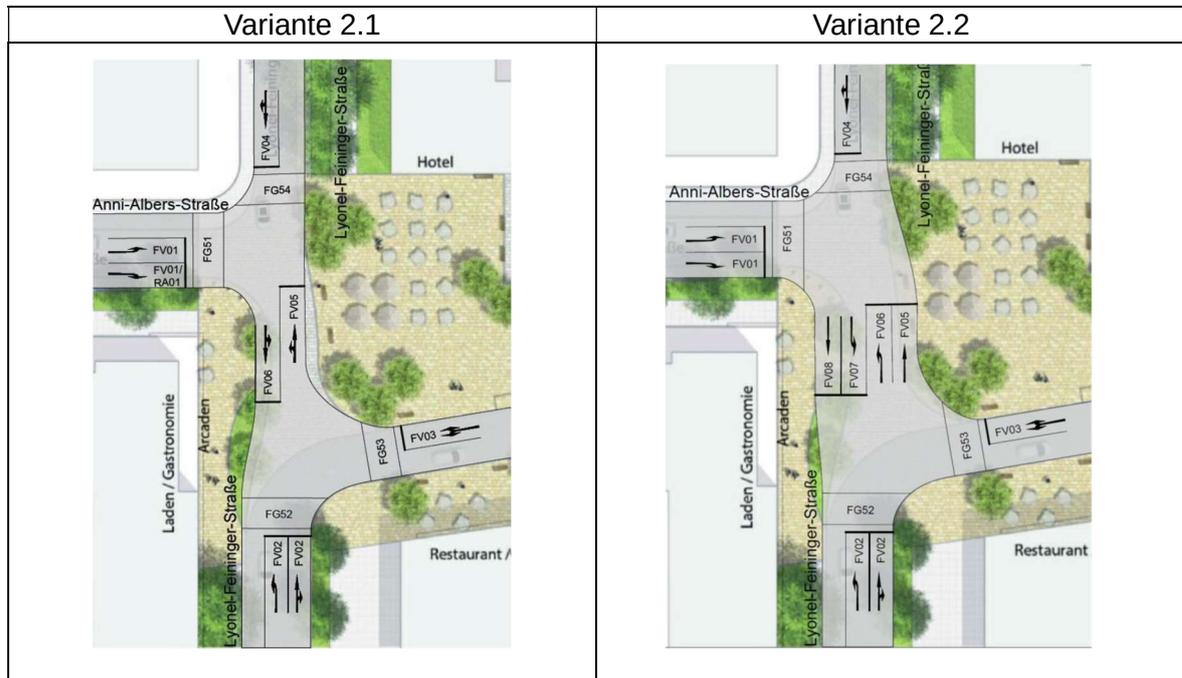


Abb. 9: Varianten 2.1 und 2.2 (Quelle: Inovaplan GmbH)

Variante 2.1:

Bei der Bewertung nach HBS zeigt sich, dass die Kapazitätsgrenze des Knotenpunkts erreicht wird und lange Wartezeiten auftreten (QSV E). Ein leistungsfähiger Verkehrsablauf ist nicht gegeben. Es treten lange Rückstaus auf. In der südlichen Zufahrt ist mit einer deutlichen Beeinträchtigung der neuen Tiefgarageneinfahrt des MK3 zu rechnen. Es besteht zudem die Gefahr, dass der Rückstau bis auf den Mittleren Ring reicht, was Defizite für die Verkehrssicherheit nach sich zieht. Auch die Wartezeiten für den querenden Verkehr fallen sehr hoch aus. Durch die fehlende Querungsmöglichkeit zwischen den Teilknotenpunkten müssen zudem Umwege für Rad- und Fußverkehr in Kauf genommen werden.

Insgesamt ist eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsmengen nicht gegeben. Auch für den querenden Fußverkehr stellt sich die Lösung durch die Umwegigkeit und die langen Wartezeiten nicht attraktiv dar. Eine Umsetzung wird daher nicht empfohlen.

Variante 2.2:

Gegenüber Variante 2.1 kann der Abfluss des Verkehrs aus dem Bereich zwischen den Teilknotenpunkten leicht verbessert werden. Die Verbesserungen für den Gesamtknoten fallen jedoch insgesamt gering aus, sodass die Problemstellen aus Variante 2.1 bestehen bleiben und auch in diesem Planfall keine leistungsfähige Abwicklung gegeben ist (QSV E). Eine Umsetzung kann daher ebenfalls nicht empfohlen werden.

Bei den Varianten 2.1 und 2.2 wäre eine signalisierte Fuß- und Radwegquerung im Zwischenquerschnitt der Lyonel-Feiningger-Straße (Anbindung an den Vorplatz) nicht möglich. Für den Fuß- und Radverkehr würden sich deshalb einerseits umwegige Führungen aber vor allem lange Wartezeiten an den umliegenden signalisierten Querungen ergeben. Um eine gegenseitige Überstauung insbesondere der Linksabbieger im Zwischenquerschnitt zu vermeiden, müsste die Signalanlage in einer Vier-Phasensteuerung betrieben werden. Hierbei entstehen lange Wartezeiten für die einzelnen Fahr- und Fußgängerströme. In der Folge sind erhebliche Rückstaulängen für den Kfz-Verkehr zu erwarten und es ist mit vermehrten Rotlichtverstößen des Fuß- und Radverkehrs zu rechnen. Das Mobilitätsreferat lehnt daher die Varianten 2.1 und 2.2 aus Verkehrssicherheitsgründen ab.

3.5. Variante 3: Unterbrechung der Durchfahrt im Platzbereich

Variante 3 sieht eine Unterbrechung der Durchfahrt im Platzbereich für den Kfz-Verkehr vor. Es wären nur die Fahrbeziehungen West – Nord sowie Süd – Ost möglich. Es entsteht ein in Ost-West-Richtung durchgehende Platzfläche (Beschilderung als Fußgängerzone/ Radfahrer frei) (s. Abb. 10).



Abb. 10: Variante 3 (Quelle: Inovaplan GmbH)

Die Umgestaltung ist nur dauerhaft und baulich möglich. Eine interimswise Umgestaltung mit einer Diagonalsperre durch Aufbringen von Markierungen und Sperrpfosten im Vorgriff auf einen dauerhaften Umbau kann aufgrund des Fehlens einer Gefahrenlage verkehrsrechtlich nicht angeordnet werden.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der beiden abknickenden Straßen von ca. 600 Kfz in der Spitzenstunde muss im weiteren Planungsverlauf geprüft werden, wo und wie Querungen von Zufußgehenden und Radfahrenden verkehrssicher ausgebildet werden können. Dies ist abhängig von den Kfz-Verkehrsmengen, der Anzahl der querenden

Zu Fußgehenden sowie der angeordneten Geschwindigkeit. Im Vergleich zur bestehenden Vollsignalisierung ergeben sich Verschlechterungen für querende Zu Fußgehende und Radfahrende hinsichtlich Verkehrssicherheit und direkter Wegeführung.

Aufgrund der Straßenunterbrechung ergeben sich erhebliche Umwegfahrten von ca. 1,0 bis 1,3 km (s. Abb. 11) für etwa die Hälfte der ca. 8.000 Kfz/Tag (2023) bzw. 11.000 Kfz/Tag (Prognose 2035) den Knoten passierenden Kfz mit den entsprechenden aus der Verlängerung der Fahrten resultierenden Umweltfolgen sowie der daraus resultierenden Verschlechterung der Erreichbarkeit.

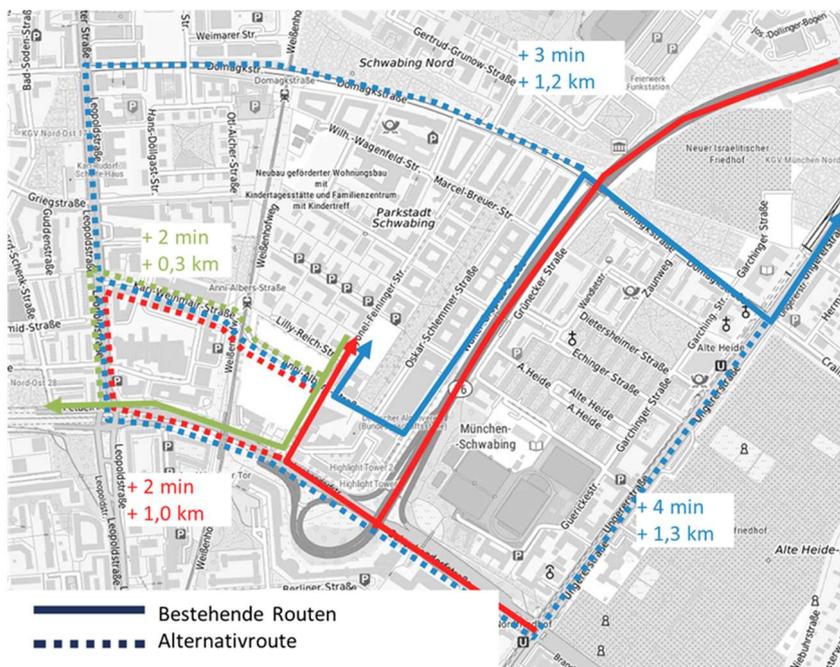


Abb. 11: Umwegfahrten Variante 3 (Quelle: LHM MOR)

4. Entscheidungsvorschlag und weiteres Vorgehen

Im Zuge der Entscheidung über eine Aufwertung bzw. Umgestaltung des Platzes wurden die verkehrlichen Belange und die städtebaulichen und freiraumplanerischen Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Aus verkehrlicher Sicht kann keine der möglichen drei untersuchten Varianten mit Straßenverlegung empfohlen werden. Die bestehende Kreuzung mit Vollsignalisierung ist für alle Verkehrsteilnehmer*innen die beste verkehrliche Lösung, diese ist verkehrssicher und leistungsfähig, es werden keine Rückstauungen und Umwegfahrten verursacht. Eine Umsetzung der Variante 3 ist jedoch grundsätzlich verkehrssicher umsetzbar, allerdings mit dem Nachteil der entstehenden Umwegfahrten.

In Anbetracht der negativen Auswirkungen einer Umsetzung der Variante 3 auf das Gesamtquartier kommen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat überein, dass die verkehrlichen Nachteile die städtebaulichen und freiraumplanerischen Vorteile überwiegen. Die fachliche Prüfung der vorgelegten

Projektstudie „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ aus dem Jahr 2019 kommt somit zu dem Ergebnis, dass eine Verlegung der Platzfläche nach Norden vor das bestehende Hotelgebäude und eine Neuführung der Anni-Albers-Straße entlang der südlichen Platzkante zur Umsetzung nicht empfohlen werden kann.

Das städtebauliche und freiraumplanerische Ziel, die Potentiale des Platzes zu nutzen und ihn für die Parkstadt Schwabing auch in Anbetracht des Klimawandels zu einem sichtbaren, belebten und identitätsstiftenden Auftakt im öffentlichen Raum auszugestalten, bleibt jedoch weiterhin bestehen. Vor diesem Hintergrund soll eine Aufwertung des Platzes in der bestehenden Straßen- und Platzlage erfolgen.

Mit der Realisierung des bisher nicht vorhandenen westlichen Platzrandes mit publikumswirksamen Angeboten werden auch mit diesem Ansatz die Voraussetzungen für eine zukünftige Belegung des Platzes erheblich verbessert. Darüber hinaus bietet sich mit der Umgestaltung die Möglichkeit, den neu entstehenden Freiraum klimagerecht durch Entseigelung und Schaffung von zusätzlichen Grünflächen und Baumstandorten zu qualifizieren. Hier sollte in der weiteren Planung geprüft werden, ob die versiegelten Bereiche zugunsten von klimawirksamen Freiraumstrukturen noch weiter reduziert werden können. Zudem soll auch auf ausreichend Freiflächen ohne Konsumzwang geachtet werden. Die Nutzungsanforderungen aller bisher an dem Planungsprozess Beteiligten und auch der Öffentlichkeit sollen im Rahmen einer Neukonzeption geprüft und klar definiert werden. Hinsichtlich des unter dem Platz verlaufenden Abwasserkanals hat die Münchner Stadtentwässerung (MSE) folgende spezifischen Auflagen, die bei der Umgestaltung beachtet werden müssen:

„Bei projektierten Baumpflanzungen ist ein Mindestabstand von jeweils 2,50 m gemessen ab der Kanalachse (bis Nennweite NE 800/1200) bzw. der Kanalausenkante (ab Nennweite NE 800/1200) der bestehenden Kanäle, sowie 3,50 m zu Einstiegsschächten einzuhalten. Die Bauwerke der MSE sind während der gesamten Baumaßnahmen zugänglich bzw. funktionsfähig zu erhalten und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial zu schützen. Insbesondere dürfen weder im Rahmen des Bauverfahrens noch im Endzustand zusätzliche Lasten auf diese Kanäle abgetragen werden. Die vorhandenen Einstiegsschächte müssen jederzeit für die Wartungsfahrzeuge (35 t) der MSE sowie für Instandhaltungsarbeiten frei zugänglich und anfahrbar sein.“

Mit einer Weiterentwicklung des öffentlichen Raumes in der Parkstadt Schwabing durch Aufwertung der Platzfläche im Bereich der „Urbanen Mitte“ werden somit folgende städtebauliche und freiraumplanerische Ziele verfolgt:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität als Voraussetzung zur Schaffung eines identitätsstiftenden Ortes,
- Flächenangebot für Klimaanpassung durch Integration klimawirksamer Grün- und Freiflächenstrukturen und Anwendung des Schwammstadtprinzip mit grüner und blauer Infrastruktur,
- Gestalterisch integrierte Flächenangebote für ein bedarfsgerechtes Wochenmarktsangebot,
- Anbindung und Übergang der Urbanen Mitte in den im östlichen Bereich nach Norden hin angrenzenden zentralen öffentlichen Park,
- Angebot von konsumfreiem Raum für die Öffentlichkeit und gebäudenahen Flächen, welche durch die neuen Erdgeschossnutzungen bespielt werden können.

Die nördliche Anrainerin des Platzes und Auftraggeberin der Projektstudie „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ hat das Ergebnis der Prüfung zur Kenntnis genommen und stellt im

Falle einer Umgestaltung des bestehenden Platzes einen Beitrag zur Mitfinanzierung der Maßnahme in Aussicht. Inwieweit die angebotene Mitfinanzierung möglich ist, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Die umzugestaltenden Flächen im Umfeld der Lyonel-Feininger- / Anni-Albers-Straße liegen innerhalb der im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 1781 festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umgestaltung des Platzes liegen daher vor. Mit der großzügig bemessenen Fläche innerhalb der Straßenbegrenzungslinien besteht ein großer Spielraum für die Umsetzung einer qualitätsvollen Platzumgestaltung.

Mit dem vorliegenden Beschluss wird das Baureferat gebeten, die Umgestaltung der bestehenden Platzfläche in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat zu planen, sofern die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen bzw. die Finanzierung gesichert ist und nach Genehmigung dieser Mittel die Projektgenehmigung herbeizuführen. Im Rahmen der Planung ist eine bei Platzgestaltungsmaßnahmen obligatorische Bürgerbeteiligung durchzuführen.

5. Anträge und Empfehlung

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 03551 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 07.02.2022 (Anlage 1)

Mit dem Antrag bittet der Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann die Landeshauptstadt München, kurzfristig einen Zeitplan für das weitere Vorgehen zur Realisierung der „Urbanen Mitte“ in der Parkstadt vorzulegen und ein Vorbereitungstreffen mit den wesentlichen Akteuren zu organisieren.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Im Januar 2024 fand ein Vor-Ort-Termin mit Vertreter*innen des Bezirksausschusses, der Anliegerin, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat statt. Das Mobilitätsreferat stellte an diesem die wesentlichen Ergebnisse des durchgeführten Verkehrsgutachtens vor. Am 11. September 2024 fand eine weitere Besprechung mit Vertreter*innen des Bezirksausschusses, der Anliegerin, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat zur Besprechung des weiteren Vorgehens statt.

Dem BA-Antrag Nr. 20-26 / B 03551 „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ vom 07.02.2022 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Urbane Mitte Parkstadt Schwabing

Antrag Nr. 20-26 / B 06006 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 26.09.2023 (Anlage 2)

Mit dem Antrag bittet der Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann um die Vorstellung des neuen Gutachtens zur Verkehrssituation im Kreuzungsbereich Anni-Albers-Str / Lyonel-Feininger-Str. durch das Mobilitätsreferat im BA 12 noch im Oktober 2023 sowie um

Einberufung eines Runden Tisches durch den BA 12 unter Beteiligung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Mobilitätsreferat und ggf. Investoren zur Gestaltung der Urbanen Mitte / Platzgestaltung im Bereich Anni-Albers-Str. / Lyonel-Feininger-Str. der Parkstadt Schwabing.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Siehe Antwort zu Antrag Nr. 20-26 / B 03551 oben.

Dem BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06006 „Urbane Mitte Parkstadt Schwabing“ vom 26.09.2023 wurde damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Dauerhafte Abhängung der Herbert-Bayer-Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022 (Anlage 3)

Mit der Empfehlung wurde die Überführung der provisorischen Abhängung der Herbert-Bayer-Straße in eine dauerhafte Abhängung aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes sowie der Aufenthalts- und Wohnqualität gefordert.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit Stadtratsbeschluss vom 23.09.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00430) wurde aus städtebaulichen Gründen, zur Schaffung einer Grüngürtelverbindung und zur Unterbindung des zeitweise unzumutbar hohen Durchgangsverkehrs die Abhängung der Herbert-Bayer-Straße in Höhe Wilhelm-Wagenfeld-Straße bzw. nördlich Anwesen 2 beschlossen.

Zunächst wurde die Sperrung provisorisch innerhalb eines einjährigen Verkehrsversuchs umgesetzt. Mit dem o.g. Stadtratsbeschluss vom 23.09.2020 wurde das Baureferat gebeten, bei positiver Evaluierung des Verkehrsversuchs die Umgestaltung des Kfz-freien Straßenraums der Herbert-Bayer-Straße als Fuß- und Radweg in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann sowie dem Mobilitätsreferat voranzutreiben und die Projektgenehmigung herbeizuführen.

Der Versuch wurde mit Anordnung vom 15.10.2021 am 09.11.2021 gestartet, zunächst mit 2 Sperrungen in Höhe nördlich TG-Zufahrt Anwesen 2 und südlich der Wilhelm-Wagenfeld-Straße. Die nördliche Sperrung wurde am 05.07.2022 aufgrund von Zufahrtsproblemen im Zusammenhang mit einer gegenüber dem Stadtratsbeschluss geänderten Bausituation wieder aufgehoben.

Nach Ablauf des Versuchsjahres wurde eine Evaluierung bei allen beteiligten Stellen, insbesondere auch beim Bezirksausschuss 12 und beim Polizeipräsidium München, durchgeführt. Alle Beteiligten sprachen sich für eine Beibehaltung der Sperrung aus bzw. erhoben gegen deren Beibehaltung keine Einwände. Das Ziel des Stadtratsbeschlusses einer Verkehrsberuhigung in der Wohnsiedlung wurde nach allgemeiner Einschätzung erreicht, so dass die Sperrung auf Dauer beibehalten wird. Die in diesem Zusammenhang aufgestellte Beschilderung wurde folglich mit Anordnung vom 27.01.2023 dauerhaft angeordnet.

Nach Errichtung der Neubauvorhaben auf der westlichen Straßenseite der Herbert-Bayer-

Straße soll die Straßenfläche der Herbert-Bayer-Straße nun dauerhaft ohne Kfz-Durchgangsverkehr durch das Baureferat umgebaut werden.

Zu der zukünftigen Straßenraumaufteilung in der Herbert-Bayer-Straße hat das Mobilitätsreferat folgenden Vorschlag, welcher mit Schreiben vom 24.03.2024 dem Baureferat mitgeteilt wurde (s. Abb. 12):

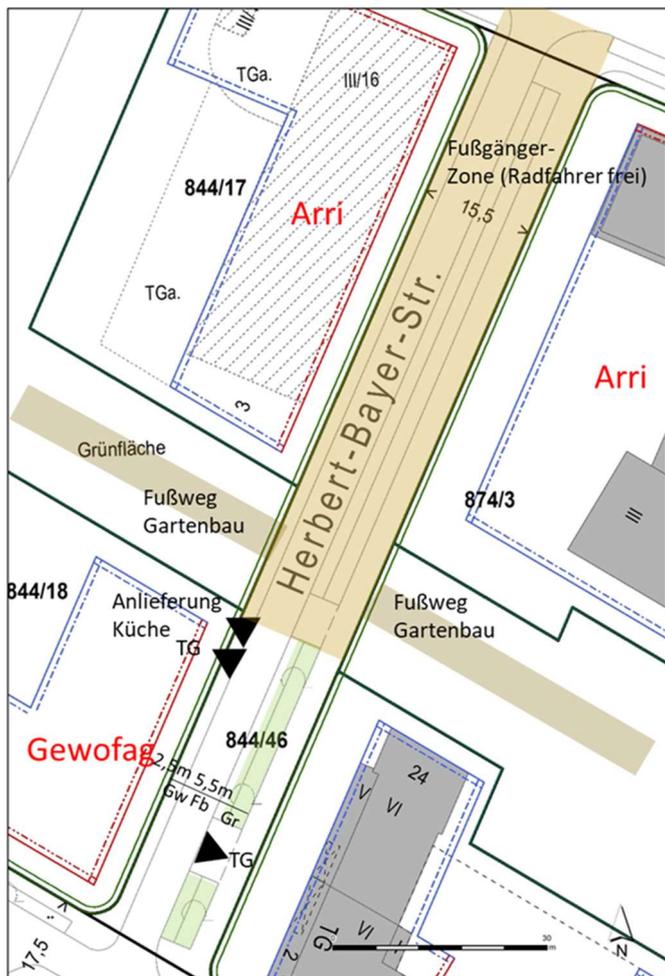


Abb. 12: Raumaufteilung Herbert-Bayer-Straße (Quelle: GeoInfoWeb LHM MOR)

Südlicher Abschnitt (Marianne-Brandt-Straße bis nördliche Grundstücksgrenze München Wohnen, ehemals Gewofag):

Um die Zufahrt zu den Tiefgaragen des Anwesens Herbert-Bayer-Straße 2 auf der östlichen Straßenseite sowie des geplanten Gebäudes der München Wohnen auf der westlichen Straßenseite zu gewährleisten, muss der südliche Abschnitt der Herbert-Bayer-Straße von der Marianne-Brandt-Straße bis zu der nördlichen Grundstücksgrenze der München Wohnen für die Bewohner/Mitarbeiter dieser Anwesen befahrbar bleiben. Am südlichen Ende der Herbert-Bayer-Straße ist eine Beschilderung „Zufahrt zu den Anwesen... gestattet“ vorgesehen. Ein Wendehammer ist daher nicht notwendig. Die vorhandene Straßenbreite von 5,50 m kann bestehen bleiben. Falls es mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand möglich ist, wäre eine Verbreiterung des Gehweges auf der westlichen Straßenseite von heute ca. 2,0 m auf 2,50 m wünschenswert. Um Hol- und Bringverkehr zu

dem geplanten Kindergarten in diesem Straßenabschnitt zu vermeiden, müssen die dort vorhandenen Längsparkplätze auf der östlichen Straßenseite entfallen und können ganz oder zum Teil (je nach Gehwegbreite auf der Ostseite) in Grünflächen umgewandelt werden.

Nördlicher Abschnitt (Nördliche Grundstücksgrenze München Wohnen (ehemals Gewofag) bis Wilhelm-Wagenfeld-Straße):

Der gesamte nördliche Abschnitt soll als Fußgängerzone (Radfahrer frei) beschildert und ausgebildet werden. Die Zufahrt für Kfz soll vollständig unterbunden werden. Für Feuerwehr und Rettung muss die Durchfahrt möglich sein. Der gesamte Bereich soll niveaugleich ausgebildet werden, so dass mit den Vorflächen der Arri-Gebäude ein Platzcharakter entsteht. Soweit möglich soll die vorhandene Baumreihe erhalten bleiben. Auch die in Ost-West-Richtung verlaufende öffentliche Grünfläche ist in der Gestaltung zu berücksichtigen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022 wird entsprochen.

6. Klimaschutzprüfung

Die vorliegende Beschlussvorlage hat keine Klimaschutzrelevanz. Zusätzliche Baumpflanzungen tragen zur Regulierung des Wasserhaushalts und zur Verbesserung des thermischen Komforts in urbanen Räumen bei. Damit leisten diese Maßnahmen einen wertvollen Beitrag zur Klimaanpassung. Dieser Mehrwert von grüner Infrastruktur wird im Rahmen der Klimaschutzprüfung allerdings nicht bewertet. In Bezug auf den Klimaschutz (Speicherung von Treibhausgasen) haben Baumpflanzungen in diesem Umfang nur eine sehr geringe Wirkung.

7. Abstimmung Referate

Die Beschlussvorlage wurde vom Baureferat mitgezeichnet. Das Baureferat hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

8. Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses 12 vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium wurde um eine Stellungnahme gebeten. Diese ist bisher nicht eingegangen. Die BA-Stellungnahme wird daher mittels eines Hinweis-/Ergänzungsblattes nachgereicht.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Stadtrat stimmt der Beibehaltung der bestehenden Platzkonfiguration im Kreuzungsbereich Lyonel-Feininger-Straße/Anni-Albers-Straße zu. Die untersuchten Varianten mit einer Straßenverlegung werden nicht mehr weiterverfolgt.
2. Das Baureferat wird gebeten, eine Aufwertung der Platzgestaltung unter Berücksichtigung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Mobilitätsreferat zu planen, sofern die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen bzw. die Finanzierung gesichert ist und nach Genehmigung der Mittel die Projektgenehmigung herbeizuführen.
3. Das Baureferat wird gebeten zu prüfen, ob der zur Mitfinanzierung der Platzumgestaltung angebotene Beitrag einer Anrainerin seitens der Landeshauptstadt München angenommen werden darf.
4. Das Baureferat wird gebeten, die Herbert-Bayer-Straße mit einer dauerhaften Unterbrechung für den Kfz-Verkehr gemäß den Ausführungen unter Ziffer 5 des Vortrags der Referenten zu planen und die Projektgenehmigung herbeizuführen. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
5. Der Antrag Nr. 20-26 / B 03551 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 07.02.2022 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Der Antrag Nr. 20-26 / B 06006 des Bezirksausschusses 12 Schwabing-Freimann vom 26.09.2023 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Die Empfehlung 20-26 / E 00767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 12.07.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

Prof. Dr. (UniFI)
Elisabeth Merk
Berufsmäßige Stadträtin

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

z. K.

V. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 12
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
8. An die Stadtkämmerei
9. An den Behindertenbeirat
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
12. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
13. An das Mobilitätsreferat – GB1
14. An das Mobilitätsreferat – GB2
z.K.
15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

